



Fachkräftemangel in der Logistik

Nr.: 6-04/18

Die Zahl der Ausbildungsplätze im Logistikbereich hinkt der wirtschaftlichen Branchenentwicklung hinterher und bremst den eigentlich boomenden Transportmarkt aus. Der Fahrermangel ist in aller Munde, doch die fehlenden Trucker sind nur ein erster Vorbote der Überalterung der deutschen Gesellschaft.

Ausbildungszahlen zu niedrig

Anfang des Jahres hat das Bundesinstitut Berufsbildung (BIBB) die [Statistik](#) über neu abgeschlossene Ausbildungsverträge zum 30. September 2017 veröffentlicht. Der Beruf Kaufmann/-frau für Büromanagement ist der Spitzenreiter. Mehr als ein Drittel aller angetretenen neuen Ausbildungen entfällt auf nur 10 Berufe. Bei der Suche nach Logistikstellen, muss man schon einige Zeilen durchsehen, ehe man fündig wird.

Unter die Top 25 schafft es nur die Ausbildung zur Fachkraft für Lagerlogistik (Platz 13). Fachlagerist (26), Kaufmann/-frau für Spedition und Logistikdienstleistungen (27) und Berufskraftfahrer (38) sind deutlich weiter hinten angesiedelt.

Um die Zahlen in ihrem Aussagegehalt detailliert zu bewerten, müssten sie ins Verhältnis zur Gesamtzahl der verfügbaren Arbeitsplätze, zum Durchschnitt im Zeitverlauf usw. gesetzt werden. Als Fingerzeig genügen die Zahlen dennoch: Obwohl die Logistikbranche seit einiger Zeit boomt, steigt die Menge an jungen Menschen, die sich für den Berufszweig begeistert, kaum. Aber warum ist das so?

Zukunftsperspektive

Pauschale Aussagen zu der Thematik sind schnell zur Hand, aber wenig zielführend. Die Branche ist nicht attraktiv genug. Die Arbeitsbedingungen sind schlecht. Die Bezahlung ist zu niedrig.

**Aktuelle
Ausbildungs-
zahlen**

Logistikberufe

**Ursachen-
forschung**

Aber wie kann man dem Problem begegnen und wird eine Verbesserung in den genannten Bereichen den Fachkräftemangel stoppen?

Nein! Die Branche wird das Problem nur eindämmen, aber nicht lösen können.

Das gravierendste Beispiel ist derzeit sicherlich die Situation auf dem Markt der Lkw-Fahrer. Seit einigen Jahren klagt die Branche über ein stetig abnehmendes Angebot an freien Kräften. Aktuell sind je nach Schätzung 20.000 bis 45.000 Stellen unbesetzt.

Von den im Moment rund [555.000](#) in Deutschland sozialversicherungspflichtig beschäftigten Lkw-Fahrern sind über 27% 55 Jahre und älter. Bis zu 20.000 Fahrer werden in den nächsten Jahren jährlich in Rente gehen. 3.609 neue Ausbildungsverträge zum Berufskraftfahrer weist die BIBB Statistik für 2017 im Kontrast dazu aus.

Zwar hat die Gesamtzahl der beschäftigten Lkw-Fahrer in den vergangenen Jahren kontinuierlich zugenommen, das liegt aber vor allem an der großen Anzahl osteuropäischer Fahrer. 15,5% der Beschäftigten kommen aus dem Ausland – Tendenz steigend. Trotzdem fehlen mehrere zehntausend Fahrer. Dabei sind noch nicht die vielen Kabotagefahrten berücksichtigt, bei denen ausländische Transportunternehmen Aufträge auf deutschem Boden abwickeln. Ohne deren Transportleistung wäre der Bedarf an Fahrern noch um einiges höher und selbst unsere osteuropäischen Nachbarn haben mittlerweile Probleme, offene Stellen zu besetzen.

Verschiedene Wirtschaftsdienste und Branchenverbände bescheinigen der Logistikbranche in den nächsten Jahren weiteres Wachstum. Das Transportaufkommen und damit auch die Nachfrage nach Kraftfahrern werden weiter zunehmen. Daran werden auch technische Neuerungen so bald nichts ändern.

Doch was die Branche gerade schon als Mangel zu spüren bekommt, ist nicht mehr als ein laues Lüftchen im Verhältnis zu dem, was weiter droht. In den nächsten Jahren werden die geburtenstarken Jahrgänge der 50er und 60er Jahre aus dem Berufsleben ausscheiden. Die Bevölkerungspyramide zeigt deutlich, dass diese Lücke nicht mit dem entsprechenden Nachwuchs gefüllt werden kann. Spätestens dann wird der Effekt auch in vielen anderen Branchen spürbar sein.

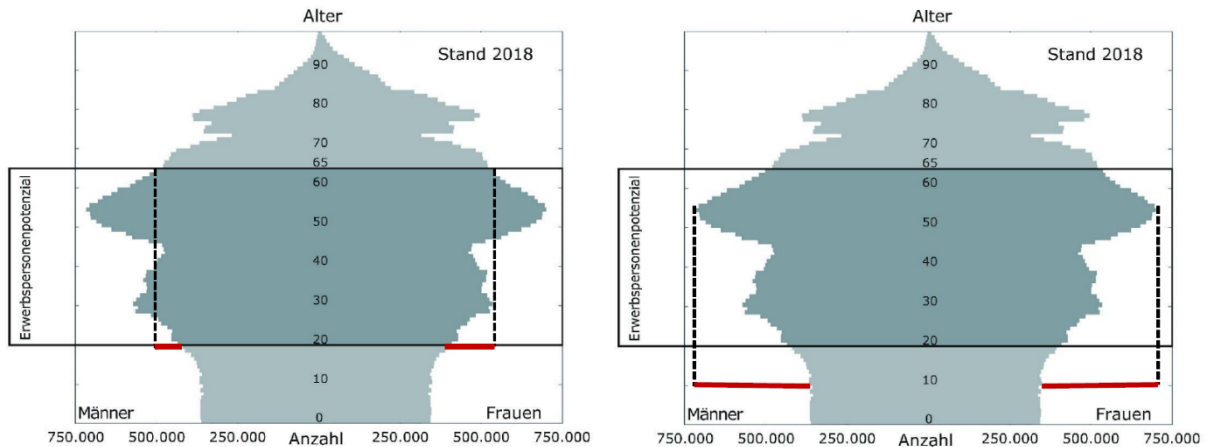
Fahrermangel

Überalterung

**Ausländische
Fahrer helfen
Lücken zu füllen**

**Weiteres
Wachstum der
Branche**

**Bevölkerungs-
struktur**



Aktuelle Bedarfslücke vs. Situation in 10 Jahren © Gunther Wolf

Was bedeutet das für die Transportbranche?

Die Flinte deswegen ins Korn zu werfen, ist zwangsweise keine Option. Doch das aufgespannte Problemfeld ist vielschichtig. Einerseits hat die Speditionsbranche in der Tat ein Attraktivitätsproblem und muss sich dem stellen. Andererseits sollte sich die Wirtschaft insgesamt mit den Nachwuchssorgen auseinandersetzen. Andere Wirtschaftszweige werden bald vor ähnlichen Problemen stehen und eine eingeschränkte Leistungsfähigkeit der Transportbranche wird auch die eigene wirtschaftliche Handlungsfähigkeit bedrohen.

Für die Transportbranche bedeutet das, dass jeder einzelne Betrieb mehr Arbeit in die Attraktivitätssteigerung des Berufsbildes stecken muss. Wie können Fachkräfte geworben und gebunden werden? Zahlreiche Firmen testen bereits verschiedenste Maßnahmen und die ELVIS AG geht diesen Fragen gerade im Aktionskreis Fahrpersonal in Zusammenarbeit mit den Teilnehmern auf den Grund und wird hierzu in Zukunft weiter informieren.

Die Verlader-Seite sollte sich in ihrem eigenen Interesse überlegen, wie sie die Bemühungen der Transporteure unterstützen kann. Dazu zählt vor allem eine Verbesserung der Bedingungen an den Laderampen.

Der Staat hat ein substantielles Interesse an einer funktionierenden Logistik. Sie ist die Stütze der gesamten Wirtschaft. Dazu müssen der deutsche und der europäische Gesetzgeber die Branchenregelungen mit feiner Feder justieren. Sozialgesetzgebung, Infrastrukturabgaben und technische Vorgaben haben eine Auswirkung auf das komplizierte Gesamtgefüge im Transportmarkt. So kann die wohlgemeinte Nachbesserung einer Regel schnell an

Problemfelder

**Lösungsansätze
für die Branche**

...für Verlader

...für den Staat

anderer Stelle zu massiven Defiziten führen. Diese Abhängigkeiten finden bislang zu wenig Beachtung in der Gesetzgebung.

Gleichzeitig muss aber auch die Gesamtheit der Marktteilnehmer neue Wege beschreiten. Die Digitalisierung hat sicher das Potenzial, die Effektivität des einzelnen Fahrers weiter zu steigern, ob das jedoch ausreichen wird, um den anstehenden Aufgaben Herr zu werden, darf bezweifelt werden. Techniken des autonomen Transports werden mutmaßlich nicht schnell genug in Serienreife eingesetzt werden können. Diverse Studien zeigen auf, dass entgegen der Meinung einiger Politiker die Schiene auf absehbare Zeit hier ebenfalls keine Abhilfe schaffen kann.

Was bleibt also den Frachtführern und Spediteuren übrig, möchte man fragen. „Transport muss teurer werden!“ - ist eine denkbare Antwort. Automatisch würden Mechanismen der Transportvermeidung einsetzen. Industrie und Handel würden ihrerseits die Preise anheben und bestimmte Dienstleistungen würden vom Markt verschwinden. Gleichzeitig könnte die Transportbranche bei gleichem oder sogar sinkendem Verkehrsaufkommen die Ertragslage stabil halten.

Dass das Preisgefüge im Transportmarkt jedoch eigenen Gesetzen gehorcht und klassische ökonomische Regeln von Angebot und Nachfrage hier nicht immer greifen, haben wir in den letzten Jahren zur Genüge erfahren. Aber man wird ja wohl noch träumen dürfen.

...für alle Marktteilnehmer

Alternativen

ELVIS meint dazu:

Es gibt viel zu tun – packen wir es an! Eine umfassende Lösung für die Problematik ist nicht in Sicht. Umso mehr sollte sich die Branche darauf konzentrieren, vorhandene Ansätze beherzt umzusetzen, gemeinsam an einem Strang ziehen und nicht darauf warten, dass ein anderer das Problem schon lösen wird.



Impressum:

Nikolja Grabowski
E.L.V.I.S. AG
Röntgenstr. 4 – D-63755 Alzenau
Fon: +49 (0) 60 23-50 734-11
nikolja.grabowski@elvis-ag.eu
www.elvis-ag.com